



Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains : la problématique ville-port à Dunkerque.

Jeanne Riot, Richard Zelezny

► To cite this version:

Jeanne Riot, Richard Zelezny. Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains : la problématique ville-port à Dunkerque.. Colloque du Comité National Français de Géographie: Villes et grandes équipements de transport: compétitions, tensions, recompositions, Sep 2009, Bruxelles, Belgique. hal-00947064

HAL Id: hal-00947064

<https://hal.science/hal-00947064>

Submitted on 14 Feb 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains: La problématique ville/port à Dunkerque

Jeanne Riot

Master « Transport et développement durable » : Ecole des ponts, Ecole des mines, Ecole polytechnique

jeanne.riot@gmail.com

Richard Zelezny

Doctorant à l'UMR LVMT Laboratoire Ville Mobilité Transport – Ecole Doctorale de l'Université Paris Est,

et à l'Ecole des Hautes études techniques de Prague (République tchèque)

richard.zelezny@gmail.com

Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains: La problématique ville/port à Dunkerque

Résumé en français : Les villes portuaires offrent un très bon exemple de changement de perspective par la durabilité. Jadis source de richesse et noyau de la ville, le port historique se déconnecte de la ville, devient un « no man's land » voire un frein au développement, suite à la réorganisation économique entraînée par la mondialisation. L'urbanisme durable d'aujourd'hui a donné de nombreux exemples réussis d'une recomposition portuaire. Dunkerque s'y inscrit bien : si de nombreux conflits d'intérêts ont eu et ont encore lieu sur son territoire, de grands projets urbains comme Neptune et le Grand Large, ainsi que de nouvelles formes de coopération ont su créer de nouveaux équipements et composer de nouveaux territoires.

Mots-clés : interface ville-port – urbanisme durable – conflits territoriaux – rénovation urbaine – Projet Neptune

Abstract in English: Port cities offer a very pertinent example of change of prospect through the aspects of sustainable development. Formerly source of richness and core of the city, the historical port is nowadays disconnected from the city, became a “no man's land”, even a brake for the city development, which followed the economic reorganization pulled by globalization. Today's sustainable urban planning has already given many successful examples of a harbour urban recomposition. Dunkerque registered there well: many conflicts of interests took and still take place on its territory, but, major urban projects like Neptune and Grand Large, as new forms of cooperation, could create there new urban equipment and compose new urban territories.

Keywords: interface city-port – sustainable urban planning – territorial conflicts – urban renovation – Neptune Project

Introduction

Les villes sont un territoire fertile pour étudier les comportements humains au fil des âges. La ville portuaire permet à ce titre, de nous offrir un témoignage de taille. On suit aisément par l'activité des ports, l'activité économique globale, de la manufacture du Moyen Age à la globalisation du XXI^e siècle.

La ville qui l'entoure suit aussi les mêmes changements, et le rapport entre la ville et le port en est perturbé. Nous essaierons de voir comment concilier des espaces différents sous l'angle du développement durable, en nous penchant sur le cas de la ville de Dunkerque.

1 Contexte général des villes portuaires

1.1 Les villes d'aujourd'hui et le Développement durable

La nouvelle urbanité, présentée par un jeu et un compromis de différentes fonctions urbaines, est traduite par une recherche générale d'une manière durable de développer les villes.

Nous pouvons parler d'une qualité urbaine des villes, comme de l'enjeu principal pour l'existence, la vie et le développement de ces dernières. Nous pouvons ainsi essayer de traduire cette qualité urbaine par sa distinction entre les trois principaux piliers du Développement durable : économique, social et environnemental. Chacun des piliers représente certaines principales caractéristiques qui, en effet, créent dans son ensemble une logique urbaine.

1.1.1 Durabilité économique

Un enjeu majeur présente une affectation efficace des fonctions urbaines : chaque morceau du territoire dans la ville permet un gain économique. Ensuite, une attractivité de la ville (se traduisant par la stratégie, politiques etc.) pour des nouveaux investissements est importante et, enfin, mettons l'accent sur l'économie des déplacements et sur la réduction du besoin de la mobilité.

1.1.2 Durabilité sociale

Il s'agit notamment d'une mixité sociale de la population ; d'une variété des différents groupes de la société dans différentes parties de la ville, au niveau d'origine, de la richesse et des générations.

1.1.3 Durabilité environnementale

Nous parlons d'abord de la réduction de la consommation d'énergie ainsi que des diverses émissions; ces dernières sont liées par exemple aux déplacements de personnes ou de marchandises, à la construction des bâtiments, etc. Ensuite, un équilibre territorial, y compris un rôle bien pensé des différentes infrastructures (techniques ou naturelles) est à regarder. A cela peut s'ajouter aussi le concept de « ville de proximité ».

Enfin, une qualité architecturale de bâtiments nouveaux et reconstruits, qui reflète l'esprit particulier de chaque ville et son histoire, est non négligeable. Il en est de même pour le paysage urbain, pour l'image urbaine extérieure et intérieure de la ville (la façade urbaine) : il faut que la ville soit harmonieuse dans son ensemble, mais aussi, par rapport au paysage naturel dont elle fait partie.

Nous avons tenté de résumer les aspects urbains principaux recherchés par la ville durable à remettre en contexte avec les agendas 21 et la notion de quartier 21. Dans la suite de notre texte, nous pourrions voir que la poursuite de ces enjeux n'est pas évidente.

1.2 Evolution historique de la relation « ville-port »

La façade maritime a été fortement modifiée au cours de l'histoire en fonction des différents besoins économiques et industriels. Les relations entre la ville et le port évoluent, ainsi l'on comprend que l'évolution économique se traduit par une évolution des infrastructures, qui marquent le territoire et peuvent produire des fractures. Globalement, on peut distinguer l'histoire des villes portuaires notamment en trois périodes dont les principales caractéristiques sont différentes.

1.2.1 Première période (800-1800) : « le port ancien »

Pendant une première époque, jusqu'à 1800 environ, les villes et les ports sont étroitement intégrés. Les échelles sont d'ailleurs moins importantes qu'aujourd'hui. Les habitants sont majoritairement des pêcheurs et l'activité principale des ports est de stocker des marchandises pour la ville.

A cette époque déjà, le port représente le symbole économique du développement des villes portuaires et la prospérité des deux éléments est très liée.

1.2.2 Deuxième période (1800-1950) : « le port industriel »

En revanche, suite à la révolution industrielle, le port s'éloigne de la ville et devient de plus en plus autonome, en traitant notamment des matières premières livrées par les navires. Le port continue de représenter le symbole du développement économique mais, d'une échelle d'importance dépassant la ville. L'II^e Guerre Mondiale a aussi un rôle important dans l'augmentation de la capacité du transport maritime, l'internationalisation d'économie et le déménagement de l'industrie vers des ports et l'hinterland.

Par ailleurs, le grand développement industriel des ports, connaît des avantages et des inconvénients. D'une part, une croissance des emplois dans les ports et de la population dans les villes, ainsi qu'une concentration des investissements mènent à une hausse du revenu régional par habitant ; d'autre part, la pollution de l'air et les nuisances, accompagnent ce développement. De plus, à cause des espaces requis par les implantations industrielles dans les ports, souvent sans aucun lien avec les villes anciennes, des « villes nouvelles » apparaissent pour accueillir les travailleurs, menant souvent à un déséquilibre démographique et urbain.

1.2.3 Troisième période (fin du XX^e siècle) : « le point de passage »

Depuis les dernières décennies, la chute de l'industrie lourde a causé de fermetures des anciennes usines ce qui fait l'apparaître des friches urbaines.

Cette période correspond également à la mondialisation où les échanges internationaux augmentent d'une manière significative ; le transport maritime y devient important. L'évolution des nouvelles techniques, la manipulation avec des conteneurs notamment, impose souvent une évolution spatiale des ports et leur donne une fonction purement de transport ; l'échelle des nouvelles infrastructures s'adapte difficilement au contexte local.

Par ailleurs, les séjours brefs des navires dans les ports, ainsi que les passages rapides de marchandises sans utilisation de main d'œuvre, changent significativement l'ambiance traditionnelle des ports. D'une part, la création de la valeur ajoutée dans les ports s'affaiblit et, les zones industrialo-portuaires ne sont donc plus primordiales pour l'économie locale ; d'autre part, ce phénomène est à l'origine d'une grande concurrence interportuaire à une échelle plus large.

1.3 Enjeux des villes portuaires pour le XXI^e siècle

1.3.1 Aspects socio-économiques

Afin de pouvoir attirer la clientèle, le port et la ville, représentés par le secteur public ou privé, devront offrir une large gamme de services de qualité.

Au niveau des ports, par exemple, il va falloir passer du stockage et autres activités traditionnelles, à une meilleure conception, organisation et gestion des flux de marchandises. Une variété de professions et services offerts, sera importante. En effet, l'approvisionnement pour cette « industrie nouvelle » portuaire, va présenter un autre secteur d'activité à côté des flux de conteneurs : c'est ce qui permettra de créer la valeur ajoutée pour les ports.

Dotées d'une position stratégique, au niveau de leurs liaisons avec l'hinterland et l'outre mer, les villes devront être capables de coopérer avec les ports : de les soutenir par leur « know-how », d'y assurer divers services mais aussi de pouvoir profiter de leurs attachements aux ports où, en général, passent des flux économiques considérables.

Bien que la conteneurisation ait éloigné les ports du contexte urbain et que les villes aient perdu de leur autonomie, elles trouvent de nouvelles stratégies afin de tirer de leur position et de faire face à la concurrence en cherchant à trouver des destinées communes avec leur port.

1.3.2 Aspects urbains

Afin de renforcer la relation avec leur port, les villes cherchent aujourd'hui à retrouver leur identité portuaire, en intégrant des éléments et des mesures urbaines spécifiques, qui pourront tourner la ville davantage vers l'eau, et la lier au port au niveau de la façade urbaine –intérieure et extérieure. Des friches urbaines et d'autres espaces fonciers pouvant être recomposés et mieux affectés, sont aujourd'hui revalorisés au niveau des interfaces entre les ports et leur ville, dans les ports mêmes et enfin dans les villes.

Au niveau des différents outils pouvant intervenir dans ce contexte, la politique foncière et l'affectation des espaces, sont les plus importantes.

Par ailleurs, deux principaux points de vue peuvent être constatés à ce propos. Certes, de nouvelles valeurs d'usage urbain, comme la recherche de l'urbanité portuaire, sont regardées par les urbanistes. Mais, pour leur part, les entreprises portuaires donnent la priorité notamment aux outils et aux espaces demandés par la conteneurisation. Ainsi, si les friches urbaines sont considérées en tant qu'espaces dévalorisés et déséquilibrés par les uns, les autres préfèrent y garder leurs réserves pour de futures opportunités.

D'après certaines théories urbaines récentes, le développement d'une ville n'est pas équivalent à sa croissance (la ville est un organisme dont la croissance ne peut pas être infinie, d'après Leon Krier). Ce point de vue correspond, par ailleurs, aux enjeux du développement durable ; il sera important, pour les villes portuaires, de renoncer à l'urbanisme extensif et de préférer la reconversion et recomposition des espaces.

La gestion et coordination des systèmes de différents modes de transport dans les ports, ainsi que leur connexion avec les réseaux extérieurs, présentent également un aspect fondamental.

1.4 Solutions urbaines proposées et exemples réussis

A partir des recherches théoriques, mais aussi à partir des exemples déjà réalisés, nous pouvons citer plusieurs expériences de recomposition urbaine portuaire réussies.

Au niveau des réaménagements, l'introduction des fonctions tertiaires dans certaines zones du port, l'intégration de l'ancien port à la ville (où entrepôts deviennent bureaux, etc.) ou la création un nouveau centre, « coeur » du port, sont à constater. Aussi, de mesures pour accueillir de bateaux de

plaisance voire de navires transocéaniques, permettent d'attirer dans les ports une clientèle de voyageurs. Une attention doit être accordée à la préservation de la qualité architecturale (typologie, formes et concepts) et paysagère (design urbain avec par exemple un travail sur le patrimoine portuaire).

En matière d'urbanisme au sens large, créer ou rappeler la dimension de l'eau, d'ailleurs, de la mer par des petits compléments urbains (formes de mobilier, etc.) s'est avéré efficace car la présence de l'eau, élément naturel dans la ville, commence à être très appréciée par les citoyens. Il est également intéressant de faire « entendre » le port dans la ville : que les sons caractéristiques des ports soient non seulement ceux de l'outillage et des machines, mais aussi ceux des hommes, dockers, pêcheurs... Enfin, la recherche de davantage d'urbanité dans les ports mêmes, est très appréciée par la « société portuaire », employés qui vivent pratiquement dans les ports.

Nous venons d'évoquer certains objectifs fondamentaux ainsi que les mesures qui pourraient être intéressantes d'engager. Cependant, vu le caractère unique de chaque ville, des diversités et spécifiques locales, les besoins particuliers de la ville et surtout de ses habitants, ne devraient jamais être négligées.



Fig. 1 : Le Vieux Port de Montréal a été inscrit sur la liste du patrimoine. Source : tourisme-montreal.org

On peut citer l'exemple de Montréal où le Vieux Port a été récemment inscrit sur la liste du patrimoine, comme réussite de l'intégration portuaire. Des quais piétons permettant de faire des promenades ont été réalisés, ainsi qu'un port de plaisance. Une tour pour les visiteurs a également été construite, proposant une vue sur la ville et sur le port. Le port a toutefois gardé sa fonction d'accueil de grands navires transocéaniques.

Un autre exemple à mentionner est celui des Docklands de Londres. Ici, le port historiquement important puis abandonné, a été réintégré dans la ville. La quasi-totalité du territoire de l'Est londonien (2250 ha) a été ré-urbanisée. Ainsi, le nouveau quartier d'affaires, qui aide à désengorger la « City », est un vrai symbole de reconversion portuaire. Les nouveaux aménagements du bord de la Tamise permettent par ailleurs de relier les Docklands et la ville.

Enfin, à Oslo, après la recomposition de l'ancien port dans un but touristique, la ville a mis en service plusieurs lignes régulières de bateaux, et les a ainsi intégrées dans le réseau du transport en commun.



Fig. 2 : A Oslo, la recomposition du port a été accompagnée par la mise en place des lignes régulières de bateaux, intégrées aux réseaux du transport en commun. Source : archive des auteurs

Les cas de Rotterdam, Hambourg, Manchester, Barcelone, Buenos Aires, New York, Boston ou encore Baltimore portent également sur une recomposition urbaine de qualité.

2 Etude de cas de Dunkerque

2.1 La relation ville-port au regard de l'histoire

L'évolution du cas dunkerquois reflète en majorité les grandes lignes de l'histoire portuaire globale, expliquée dans la première partie de l'article. En effet, trois périodes principales peuvent également être observées :

Dès les années 800 jusqu'à 1700, le port de Dunkerque est l'élément constructeur de la ville. L'économie de cette ville est basée sur la pêche et le commerce et la majorité des habitants sont des pêcheurs. On parle de société portuaire.



Fig. 3 : La ville portuaire de Dunkerque vers 1890. Copyright Ville de Dunkerque

Entre 1700 et 1970 environ, on voit à Dunkerque que les relations entre la ville et le port changent d'une manière significative. La société de pêcheurs devient hétérogène, constituée d'une partie d'employés du secteur d'industriel et d'autre petite partie de pêcheurs.

Les années 70 présentent une forte croissance du secteur des services. Les activités portuaires deviennent plus en plus limitées et spécialisées, le port n'est plus l'élément clé de la vie urbaine : la vie quotidienne se sépare du port. Dunkerque devient plutôt une ville de transit de grands volumes de marchandises, grâce à sa position géographique.

2.2 Le port et la ville : l'interface dunkerquoise aujourd'hui

2.2.1 Présentation du port et de son hinterland

Dunkerque est une ville du Nord Pas de Calais. Elle est située à l'extrême Nord-Ouest de la région, ce qui lui confère une position stratégique. Le port de Dunkerque est le troisième port de France. En effet, il est le plus grand port français de la Mer du Nord. Son trafic annuel (si on prend en compte l'année 2006) s'élève à environ 56,5 millions de tonnes de marchandises : plus de 7060 navires sont entrés dans le port au cours de l'année. Parmi les produits traités, on peut relever les minéraux, du charbon, des fruits en conteneurs et du cuivre.

Le port comprend trois structures distinctes : le port fluvial, le port industriel et la zone logistique.

2.2.2 Le port et la gestion foncière

La présence de la zone portuaire sur le territoire du schéma de cohérence territoriale (SCOT) est une des caractéristiques principales du territoire dunkerquois. Cette zone occupe 74,5% de la surface totale. Les espaces portuaires représentent 66% de la totalité des surfaces occupées et 84 % des surfaces disponibles totales.

La figure ci-dessous illustre la distribution foncière de la région. Les zones en violet foncé, indiquent les territoires déjà occupés pour des activités de la zone portuaire de Dunkerque. En revanche, la région autour, en violet plus clair, montre les territoires encore disponibles.

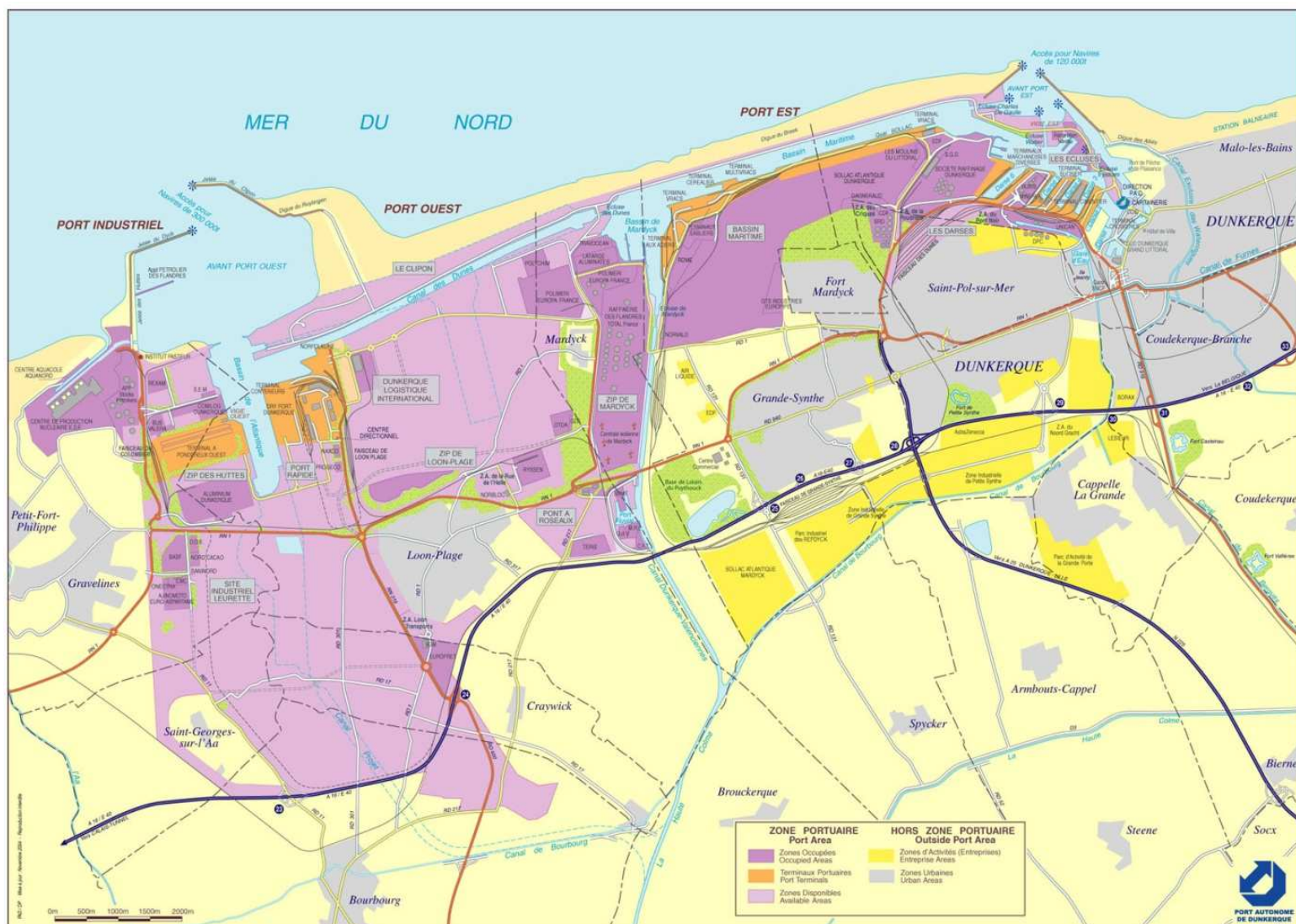


Fig. 4 : Disponibilité Foncière à Dunkerque. Source : Port Autonome de Dunkerque

Les réserves foncières de la zone portuaire de Dunkerque font apparaître des taux d'équipement, de remplissage et d'occupation inférieurs à la moyenne régionale (2001). Ceci s'explique par la nécessité de disposer rapidement de terrains pour de grands projets logistiques et industriels, évitant les procédures bureaucratiques d'acquisition ou d'expropriation, difficilement compatibles avec les urgences des investisseurs internationaux. La stratégie d'aménagement du territoire, depuis la création de la zone industrialo-portuaire, a été de réserver les espaces en zone portuaire uniquement à des entreprises justifiant de leur présence sur ce site.

2.2.2 Le port comme moteur économique d'une « ville usine »

Pour montrer comment le port est le moteur de l'économie de Dunkerque, de la région Nord-Pas de Calais, et de son hinterland, nous allons mettre l'accent sur le développement de sa desserte routière, ferroviaire, et fluviale. Nous présentons comment ce réseau de transport participe au développement de l'économie et comment il peut être un frein à l'attractivité locale. En effet, les lourdes infrastructures nécessaires pour l'accompagnement du développement économique du port (autoroutes, routes nationales, chemins de fer, canaux, et couloirs aériens) laissent de profondes marques dans le paysage urbain.

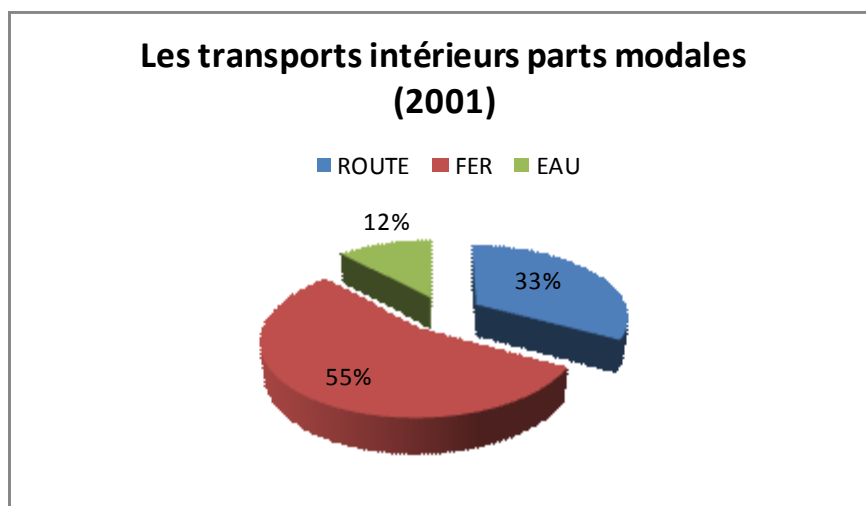


Fig. 5 : Répartition modale des marchandises issues du port de Dunkerque vers l'Hinterland. Source : Port Autonome de Dunkerque

La ville a tendance à souffrir d'une image peu positive, car elle est assimilée à une « ville-usine ». La ville attire en effet de moins en moins de migrants actifs, et n'offre pas beaucoup d'emplois pour les jeunes actifs qui préfèrent déménager. Les sources de l'INSEE montrent qu'une grande partie des travailleurs préfère habiter en dehors de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Cette situation s'est accentuée depuis 1990 suite à la réalisation de l'A16 et l'arrivée du TGV, qui favorisent l'étalement urbain.

2.2.3 Coupure ville/port

La vitesse urbaine pourrait être améliorée par la réalisation de sites propres. Mais comme on le voit sur la carte de la figure 16, de nettes coupures apparaissent dans le territoire. La desserte locale urbaine peut être entravée par celle du port : l'autoroute A16 semble poser des problèmes de franchissement au réseau routier et rendre difficile la desserte de certaines zones. Cette frontière, proche du centre peut forcer les habitants à aller habiter encore plus loin en augmentant la périurbanisation et facilitant l'usage de la voiture.

De plus le croisement A16, A25 semble créer des îlots difficiles à urbaniser entre ces deux branches.

La coupure entre la ville et le port est faite par une frontière naturelle, le cours d'eau, et d'autre part par la l'A16, l'A25 la N353, la N225 et la N1 et les chemins de fer de la SNCF. Des voies de pénétration existent tel que la Rcade Est, la route de la digue du Break.

2.3 Une mise en concordance des territoires par des projets d'urbanisme et des jeux d'acteurs

2.3.1 Le projet Neptune - revitaliser la ville en développant un « cœur »

A chaque fois, lors des deux reconstructions post Guerres Mondiales, des projets ambitieux ont été menés à Dunkerque mais sans construction d'un véritable tissu urbain permettant de lier et de créer de la vie entre ses différentes zones. Après la Première Guerre Mondiale, la ville tournait le dos à ses bassins, en établissant une nette frontière entre zones industrielles et portuaires, et zones de vie.

A la fin des années 1980, la ville de Dunkerque subit la fermeture des ateliers de la Novamed, qui laisse beaucoup de personnes au chômage. Un grand espace dans le centre de la ville est abandonné, laissant ainsi au total 180 hectares inoccupés, autour de 120 ha de bassins.

Dès la fermeture des derniers chantiers en 1987, on souhaite agir au plus vite afin de trouver des solutions permettant de faire face à la crise urbaine de Dunkerque. Il s'agit de redonner de l'attractivité au centre de Dunkerque qui bloque l'expansion de la ville, de redonner du prestige à une ville meurtrie économiquement et en perte d'attractivité, notamment par la création de nouveaux pôles de croissance économique.. Il faut en quelque sorte « recoudre » la ville et lui permettre de reprendre toute sa cohérence. Comme le dit Michel Delebarre (maire PS, qui reprend dès 1989 le projet Neptune), « *Il fallait imaginer l'avenir de la ville en tenant compte de son passé sans pour autant s'y complaire et lui donner une nouvelle impulsion en réconciliant la ville et ses bassins* ».

On crée une structure d'études pour chercher quelle valorisation serait optimale pour ces 180ha libérés. Cette structure regroupe à la fois la communauté urbaine de Dunkerque, la ville de Dunkerque et le Port Autonome. Au début, la structure prévoit une association avec un groupe d'entreprises. Mais les enjeux de ce site sont trop importants, et le groupement qui ne propose pas de projets à la hauteur des besoins du site finit par se retirer. Cet épisode met fin à la première tentative de partenariat privé-public pour le projet de Neptune.

Après cet épisode, un concours international est lancé, remporté par l'agence de Richard Rogers. La volonté est de créer un projet évolutif : « le master plan » de Rogers, montre les ambitions globales tout en laissant la place à de nouveaux projets.



Fig. 6 : le Master Plan de Rogers. Source : revue Urbanisme n°330 d'après l'AGUR

Le master plan ne doit pas préconiser une structure d'ensemble. Il s'agit plus d'une philosophie globale du projet, établie par Rogers après étude sur le terrain. Les flux sont redirigés à l'extérieur du centre par plusieurs ponts et on essaie de relier la ville à ses bassins en créant une trame urbaine. Les

projets d'architecture viennent ensuite au fil du temps enrichir le Master Plan : il s'agira notamment des ponts, du Pôle Marine, du musée, etc.

2.3.2 Une gouvernance originale

Dès le début, malgré l'échec du partenariat avec des entreprises on continue à vouloir une démarche multipartite. Autour de Richard Rogers nous retrouvons la S3D (Société de Développement Du Dunkerquois) qui est un SEM d'aménagement, l'AGUR (l'Agence d'Urbanisme du Dunkerquois), la Communauté Urbaine, et la ville. Le port autonome souhaite adhérer au syndicat mixte dès le début. Mais son statut ne prévoit pas qu'il puisse s'occuper de biens immobiliers. Il faudra attendre que le maire qui est aussi Ministre de l'Équipement relaye le dossier au niveau national et procède à une modification de statuts du port.

Le partenariat privé public échoue une deuxième fois lorsque Projenor propose une structure commerciale très importante, sur trois espaces différents : place du Minck, place de la République, puis au sud des bassins, pour un total de 29000 m². Le groupe Balkany répond à l'appel d'offres mais on s'effraie devant l'ampleur de ce projet. Les commerçants proposent alors un autre projet beaucoup moins ambitieux en opposition directe avec le premier. Finalement au milieu de la confusion, les investisseurs se retirent et le projet Neptune subit un lourd choc après l'émulation du départ.

On profite alors de cette fuite pour repenser calmement les projets. Si le site n'attire personne, on a donc davantage de temps pour le travailler et continuer l'expérience urbaine. Finalement le projet Neptune, a su faire face aux complexités d'une démarche partenariale, et a su s'affirmer lorsque les investisseurs ne se sont pas intéressés. Le Master Plan a pu s'enrichir au fil du temps avec de nouvelles structures comme l'Université, les ponts etc. Cependant, une fois que le pôle Marine a été réalisé, le souffle est un peu retombé. Il reste alors un grand terrain aménageable, appelé le Grand Large. En 2002, après de nombreux chantiers et transformations urbaines, la Communauté Urbaine présente le projet Grand Large, qui repose d'abord sur un plan stratégique basé sur des principes inspirés de l'agenda 21 avec une mixité sociale, la gestion des ressources énergétiques. 900 logements sont prévus sur le site avec plusieurs types de bâtiments.

Conclusion

Différents conflits ont lieu à l'interface de la ville et du port. Les liaisons entre ces deux pôles varient au fil des époques et des activités. Actuellement à Dunkerque face au contexte global, les relations évoluent entre plusieurs jeux d'échelles, le port est en lien avec l'international, mais détaché de son contexte local. La ville arrive à regrouper plusieurs activités portuaires (port de plaisance) socioculturelles (Université du Littoral et complexe de cinéma), de loisirs (un complexe commercial sur l'ancien site portuaire), et touristiques (la plage sur la côte Est), mais n'a pas de réelles ambitions internationales.

La ville-port est ainsi une ville qui se développe en faisant évoluer les compromis et en les renouvelant au fil des besoins économiques.

Remerciements

Nous souhaitons remercier nos amis et camarades avec qui nous avons réalisé ce travail à l'origine : Rodrigo Guimaraes, Patrick Kaboré, Kseniya Khromova, et Shadi Sadeghian. Nous remercions également Monsieur David Meunier (MEEDAT) qui nous a encadrés tout au long de ce travail.

Bibliographie

Articles et ouvrages

- BORIE M.-H. (1991) : « Alice au pays des merveilles (London Docklands) ». T.P.E., N° 104, pp. 12-16.
- BROSSIER Ch. (1991) : « Mer, port et ville ». T.P.E., N° 104, pp. 7-9.
- DEBRIE J. (2004) : « Ports secs, intérieurs ou avancés : Réorganisation des arrière-pays portuaires ou concept publicitaire? ». Transports, N° 427, pp. 300-306.
- GRAILLOT A. (1997) : « Etudes comparatives domaniales dans les grands ports européens ». Transports, N° 383, pp. 210-214.
- HANAPPE P. (1991) : « Ports, transports et développement économique ». T.P.E., N° 104, pp. 22-25.
- HARTMANN O. (1991) : « Le transport maritime et les ports ». T.P.E., N° 104, pp. 35-37.
- HERNANDEZ S., KERAMIDAS O. (2005) : « La ville durable : une stratégie territoriale ». Journée Développement durable, AIMS, IAE d'Aix en Provence.
- KRIER L. (1999) : « Architecture, choix ou fatalité ». Paris, Norma, Institut Français d'Architecture.
- MARLY J. (2008) : « Les Scot et l'aménagement durable ». Conférence à l'ENPC.
- PRELORENZO C. (1996) : « L'aménagement des interfaces entre villes et ports ». Annales des Ponts et Chaussées, N° 77, pp. 39-50.
- PRELORENZO C. (1991) : « Le port et la ville ». T.P.E., N° 104, pp. 28-31.
- Collectif d'auteurs (1997) : « Guide des bonnes pratiques. Faire la ville avec le port quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port ». Ville du Havre, Association internationale Villes et ports.
- Collectif d'auteurs (2005) : « Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la région Flandre-Dunkerque ». Agence d'urbanisme de la région Flandre-Dunkerque.

Sites internet

- Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
<http://www.transports.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=2375>
- Port Autonome du Dunkerque <<http://www.portdedunkerque.fr>>